

O itinerário arqueológico subaquático do *Océan*

Francisco J. S. Alves*

Resumo

Em 1993 a associação cultural sem fins lucrativos ARQUEONÁUTICA *Centro de Estudos* montou um circuito submarino visitável no sítio dos destroços do navio-almirante francês *Océan*, perdido a 18 de Agosto de 1759, a trezentos metros da praia da Salema (Vila do Bispo), no barlavento algarvio.

Descoberto e alvo de recuperações indiscriminadas nos anos sessenta, o sítio dos destroços do *Océan*, apesar de quase totalmente pilhado, fora objecto, nos anos oitenta, de campanhas metódicas de escavação e salvamento arqueológico promovidas pelo Museu Nacional de Arqueologia, que marcaram efectivamente o início da arqueologia subaquática em Portugal.

O sítio dos destroços do *Océan*, actualmente desprovido de valores patrimoniais susceptíveis de cobiça, encontra-se atapetado de concreções e juncado de peças de ferro de enormes dimensões (âncoras, canhões, etc.), que cobrem uma área de cerca de 3000 m² e que constituem um cenário com enorme força e expressividade.

Prevê-se que o Itinerário *Océan* seja montado todos os anos, entre a Páscoa e o final do Verão. Assinalado à superfície por uma bóia de grandes dimensões legendada, poitada no arganém da maior das três âncoras subsistentes no sítio e que constitui o seu 'ponto zero' convencional, o Itinerário é constituído por cabos-guia ou 'fios de Ariane', materializados por um fino cordão amarelo fluorescente, ligando entre si, como numa gigantesca teia de aranha pousada no fundo do mar, todas as grandes peças que, por sua vez, se encontram legendadas com painéis. O conjunto dos destroços pode, assim, ser apreendido na sua globalidade, numa única visita, mesmo não guiada.

Iniciativa pioneira no Atlântico europeu, o Itinerário Arqueológico Subaquático *Océan* é uma aposta que visa fundamentalmente proporcionar a todos os mergulhadores, tanto nacionais como estrangeiros, um equipamento cultural e lúdico de qualidade e um ponto de partida ideal para a adopção de

* Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, Av. da Índia, 136, 1300 Lisboa

Email: arqueonautic@ mail.telepac.pt

uma ética e a generalização de comportamentos que no âmbito do património subaquático permitam associar o desfrute possível à conservação necessária.

Abstract

In 1993 the non-profit making cultural association ARQUEONÁUTICA Centro de Estudos mounted a visitable submarine circuit on the site of the remains of the French Admiral flagship, Océan, lost on the 18th of August 1759, three hundred meters from the Salema beach (Vila do Bispo) in the western Algarve, the southern most province of Portugal.

Discovered and completely plundered during the 1960's, the site of the Océan's wreck, was chosen as a pilot site for methodic excavation and archaeological rescue and training by the National Museum of Archaeology of Lisbon in the 1980's, which effectively marked the onset of underwater archaeology in Portugal.

The site of the Océan's wreck, now deprived of all valuable artifacts, is covered with concretions and full of large iron pieces (anchors, cannons, etc.), which cover an area of almost 3.000 m² is a scene of great strength and expression.

It is intended that the Océan's Itinerary be mounted every year between Easter until the end of the Summer.

The Itinerary is signed on the surface by a very large buoy fixed on the ring of the largest of the three anchors of the site which marks its 'zero point', and is made up by guide-lines 'Ariadne lines', consisting of thin fluorescent yellow rope, connecting all big pieces like a spider's web laying on the bottom of the sea. All the large pieces are marked with explanatory panels. All the remains can therefore be visited and understood in their entirety in a single non-guided visit.

This pioneering initiative in the European Atlantic is a challenge which basically pretends to offer to all divers a cultural and leisure activity of quality and an ideal departure point for the adoption and the generalisation of an ethical behaviour in the field of underwater cultural heritage.

Não é inédita a ideia de aproveitar os destroços de um navio naufragado para criar um circuito visitável através de fios esticados no fundo do mar interligando as mais expressivas peças, para o efeito legendadas a preceito. Fica assim criado um dispositivo que proporciona aos mergulhadores visitantes uma verdadeira visita guiada, como se se tratasse de um museu submarino.



Ciente do potencial lúdico de um tal projecto, e à imagem de iniciativas congêneres no Mediterrâneo (Ústica, na Sicília e Cesarea, em Israel, por exemplo), cujo êxito é internacionalmente conhecido, ARQUEONÁUTICA Centro de

*Estudos*¹ apresentou oficialmente em 1993 o projecto de montagem de um circuito submarino deste tipo. A escolha recaiu naturalmente sobre o local dos destroços do navio-almirante francês *Océan*, perdido a 18 de Agosto de 1759, a trezentos metros da praia da Salema, no barlavento algarvio.

Descoberto e alvo de recuperações indiscriminadas nos anos sessenta, o sítio dos destroços do *Océan*, apesar de quase totalmente pilhado, foi objecto, nos anos oitenta, de campanhas metódicas de escavação e salvamento arqueológico promovidas pelo Museu Nacional de Arqueologia e que marcaram efectivamente o início da arqueologia subaquática em Portugal. O sítio dos destroços do *Océan*, contra toda a expectativa, confirmou possuir ainda um expressivo, embora ténue, potencial arqueológico e, apesar de se encontrar já desprovido de valores patrimoniais susceptíveis de cobiça, encontra-se atapetado de concreções e juncado de peças de ferro de enormes dimensões (âncoras, canhões, etc.), que cobrem uma área de cerca de 3000 m², constituindo um cenário com enorme força e expressividade.

¹ Arqueonáutica *Centro de Estudos* é uma associação cultural, sem fins lucrativos, tendo por finalidade promover o estudo e a salvaguarda do património cultural arqueonáutico. Foi criada por escritura pública celebrada a 26 de Junho de 1991 ("Diário da República", III Série, n.º 185, de 13 de Agosto de 1991). Em Dezembro de 1992 foi reconhecida pela Secretaria de Estado da Cultura como instituição de manifesto interesse cultural. Tem como órgão o boletim "Correio de Arqueonáutica".

Conta actualmente com mais de três centenas de associados, entre os quais arqueólogos, geólogos especialistas do interface marítimo, engenheiros especialistas de hidráulica marítima, em datação pelo radiocarbono, juristas especialistas em direito marítimo internacional, arquitectos, designers, empresários, estudantes, mergulhadores amadores e entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras.

Em 1993, promoveu e realizou o projecto do Itinerário Arqueológico Subaquático *Océan*, tendo colaborado nos reconhecimentos e intervenções de emergência e salvamento arqueológico subaquático da *Ponta do Altar B*, da *Ponta da Piedade*, de *Armação de Pêra*, da *Balaia*, de *Albufeira* e da *Ria de Aveiro B*. No ano lectivo de 1993/94 foi responsável pelo projecto de arqueologia subaquática *S. Julião da Barra*.

Em 1993-94, organizou, em colaboração com o Museu Nacional de Arqueologia e o patrocínio da Fundação Calouste Gulbenkian, da Fundação Oriente, do Barclays Bank e da Pro Clube Sports Trading Portugal, Lda., um Curso-Seminário Arqueologia e Meio Aquático, a primeira iniciativa do género a ser realizada em Portugal, que se desenrolou ao longo de nove meses, em trinta e duas sessões, recorrendo a um vasto leque de reputados especialistas em diversas áreas das ciências humanas, da terra e exactas.

A partir de Outubro de 1994, em colaboração com o Museu Nacional de Arqueologia, promoveu a realização de Cursos Intensivos de Iniciação à Arqueologia Subaquática, inspirados no consagrado modelo da Nautical Archaeology Society. Estes Cursos realizaram-se em Lisboa, com a colaboração da Academia Militar, em Coimbra, com a da Câmara Municipal, do Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e do Museu Monográfico de Conímbriga, em Setembro de 1995 nos Açores, em colaboração com o Museu de Angra do Heroísmo e com o apoio da Direcção Regional dos Assuntos Culturais, em Novembro de 1995 em Torres Novas, em colaboração com a Sociedade Torrejana de Espeleologia e Arqueologia, e em Abril-Maio de 1996 em colaboração com o Centro de Estudos do Mar e da Câmara Municipal da Figueira da Foz.

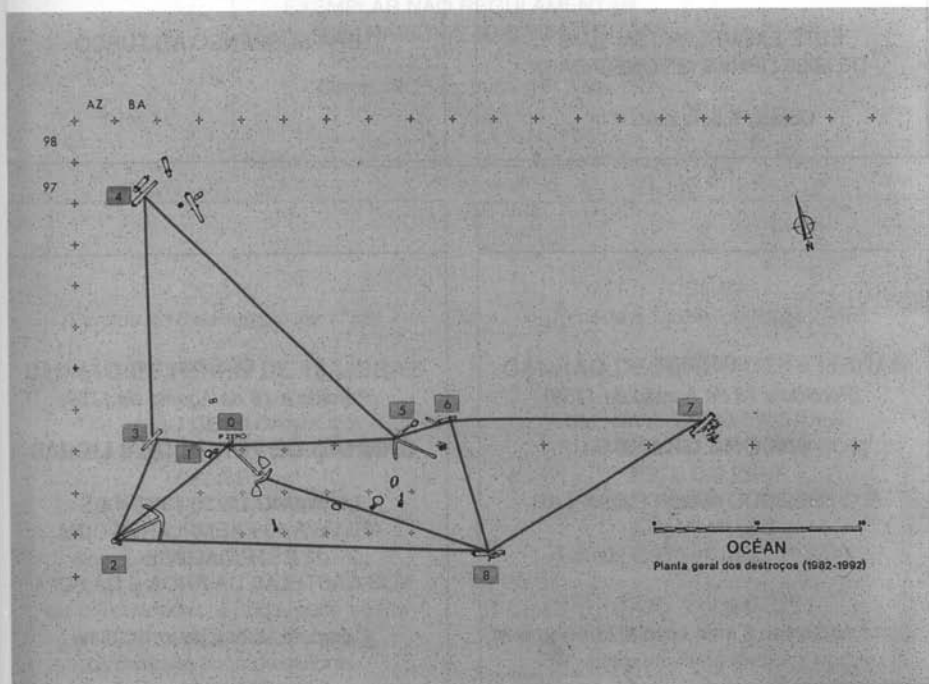
Endereço: Apartado 3059, 1302 LISBOA CODEX.

Uma vez homologado o projecto, o Itinerário foi montado no Verão de 1993, tendo tido imediatamente um grande sucesso junto de mergulhadores amadores de todas as partes do País e do estrangeiro.

Assinalado à superfície por uma bóia legendada de grandes dimensões, poitada no arganêu da maior das três âncoras subsistentes no sítio, e que constitui o seu 'ponto zero' convencional, o Itinerário é constituído por cabos-guia ou 'fios de Ariane', materializados por um fino cordão em amarelo fluorescente, ligando todas as grandes peças entre si, como numa gigantesca teia de aranha pousada no fundo do mar. O conjunto dos destroços pode, assim, ser apreendido na sua globalidade, numa única visita - mesmo não guiada. Em 1993 as tabuletas das peças foram feitas em acrílico amarelo 'shocking' com os textos serigrafados, sendo suspensas por pequenas bóias. Actualmente está em estudo um outro sistema baseado em painéis rígidos.

Entre 1994 e 1996, o Itinerário não foi montado. Naqueles dois primeiros anos, em virtude dos bloqueios criados pelo Decreto-Lei n.º 289/93, de 21 de Agosto, que se traduziram na impossibilidade de Arqueonáutica ver aprovados os seus projectos, e em 1996, devido à reestruturação dos serviços de arqueologia do Ministério da Cultura.

Prevê-se que o itinerário *Océan*, passe futuramente a ser montado todos os anos por altura da Páscoa, sendo desmontado no final do Verão.





Legendas das tabuletas do Itinerário Océan

0

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

ÂNCORA DE MISERICÓRDIA

É O MAIOR FERRO DE UM NAVIO
HABITUALMENTE EM RESERVA

ESTE EXEMPLAR TEM MAIS
DE 6000 LIBRAS (3 TONELADAS)

Comp.: 5,5 m; env.: 4 m

1

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CADERNAL COM GATO

DESTINADO À ALAGEM DO FERRO
DE AMURA

ERA SUSPENSO AO TURCO

2

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

ÂNCORA GRANDE

É O SEGUNDO MAIOR EXEMPLAR
DE UM NAVIO

Comp.: 5,4 m; env.: 3,7 m

3

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CANHÃO DE FERRO DE 8 LIBRAS

UM NAVIO DE 80 CANHÕES
ARMAVA 18 EXEMPLARES COM
ESTE CALIBRE
NOS CASTELAS DA PROA E DA POPA

Comp.: 2,592 m; peso: 1028 kg

4

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CANHÃO DE FERRO DE 18 LIBRAS

UM NAVIO DE 80 CANHÕES
ARMAVA 32 EXEMPLARES COM
ESTE CALIBRE
NA SEGUNDA COBERTA

Comp.: 2,916 m; peso: 2007 kg

5

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

ÂNCORA DE VIGÍLIA

É O TERCEIRO MAIOR EXEMPLAR
DE UM NAVIO

Comp.: 4,4 m; env.: 3,6 m

6

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CANHÃO DE FERRO DE 12 LIBRAS

EXEMPLAR NÃO REGULAMENTAR
NUM NAVIO DE 80 CANHÕES

Comp.: 2,75 m; peso: 1517 kg

7

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CANHÃO DE FERRO DE 18 LIBRAS

UM NAVIO DE 80 CANHÕES
ARMAVA 32 EXEMPLARES COM ESTE
CALIBRE
NA SEGUNDA COBERTA

Comp.: 2,916 m; peso: 2007 kg

Nas proximidades, a norte, pode ver-se
um extenso tapete de munições
de diversos tipos de calibres

8

OCÉAN

(Perdido a 18 de Agosto de 1759)

CANHÃO DE FERRO DE 18 LIBRAS

UM NAVIO DE 80 CANHÕES
ARMAVA 32 EXEMPLARES COM
ESTE CALIBRE
NA SEGUNDA COBERTA

Comp.: 2,916 m; peso: 2007 kg

DITO "DO SAFIO"
(A propósito, brinque com o safio. Não tenha,
nem lhe meta medo ...)

Iniciativa pioneira no Atlântico europeu, a proposta de montagem anual do Itinerário Arqueológico Subaquático Océan é doravante uma aposta que visa fundamentalmente, com este equipamento cultural e recreativo, proporcionar a todos os mergulhadores, tanto nacionais como estrangeiros, uma oferta de qualidade em que a educação através de formas lúdicas é apenas o ponto de partida para um modo de estar adequado à conservação do património subaquático e ao seu adequado desfrute.

Textos de apoio

O Océan

O *Océan* foi construído em Toulon, no reinado de Luís XV, sob a concepção de François Coulomb, sendo lançado em 1756 e concluído em 1759. Era o expoente de uma recente inovação da construção naval francesa, que consistiu na criação de um navio de linha de duas pontes ou cobertas, armando 80 canhões.

O *Océan* tinha 175 pés de eslora (56,70 m), 46 de manga (14,904 m), e 22 de pontal (7,128 m). Armava 30 canhões de 36 libras na 1.^a coberta, 32 de 18 na 2.^a coberta e 18 de 8, nos castelos.

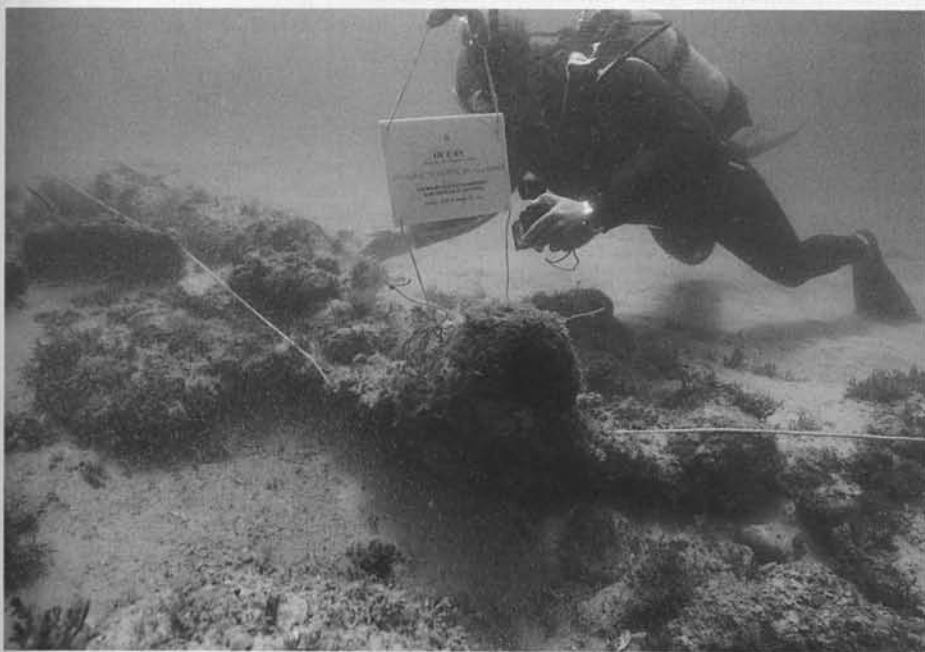
Além dos seus dezassete oficiais tinha uma equipagem de 801 homens, entre os quais 216 soldados e 446 marinheiros.



A batalha de Lagos e a perda do *Océan*

A 6 de Agosto de 1759, em pleno período de bloqueio dos portos franceses pela marinha inglesa, o navio-almirante francês *Océan*, sob o comando do Almirante de La Clue zarpa do porto de Toulon, na calada da noite, à frente de uma esquadra de 14 navios. Pretende ganhar o Atlântico e juntar-se às forças do 'Ponant' e, para tal, tenta passar despercebido dos ingleses, rumando ao longo da costa norte-africana.

Avistada por uma fragata inglesa estrategicamente postada ao largo de Ceuta e que imediatamente leva o alerta à força naval inglesa fundeada em Gibraltar, a esquadra francesa consegue passar o estreito, mas na manhã seguinte, a 17 de Agosto, é alcançada, desenrolando-se durante todo o dia um violento combate. Este é desfavorável aos franceses devido nomeadamente à



inferioridade numérica em que se encontraram na sequência da dispersão de parte da sua esquadra durante a noite.

Na manhã de 18 de Agosto, as forças francesas reagrupadas, resumem-se a quatro navios que decidem tentar colocar-se sob a neutralidade das águas portuguesas e ao abrigo das fortalezas do barlavento algarvio. Inutilmente porém.

O *Modeste* é apresado em Sagres e o *Téméraire* na Figueira, enquanto que o *Océan* e o *Redoutable*, varados ambos para salvar a tripulação, respectivamente no Zavial e na Salema – neste caso à vista da Fortaleza de S. Luís de Almadena – são violentamente bombardeados, o primeiro acabando por explodir e o segundo por ser consumido pelo fogo.

Este episódio da Guerra dos Sete Anos, ocorrido menos de quatro anos após o catastrófico terramoto que assolara o reino, ficou conhecido pelo nome de 'Batalha de Lagos' e motivou um veemente protesto do governo de Sua Majestade D. José I, junto da Inglaterra, redigido pelo punho do futuro Marquês de Pombal, então Conde de Oeiras.

A documentação de arquivo existente sobre este episódio é abundante, designadamente tanto a do lado francês como a do inglês.

A fortaleza de S. Luís de Almadena

A história do *Océan* está intimamente relacionada com a da Fortaleza de S. Luís de Almadena e com a praia da enseada páleo-estuarina da Boca do Rio que lhe é contígua. José Sande de Vasconcellos, por volta de 1788, no seu *Mappa da Configuração* de Todas as Praças Fortalezas e Baterias do Reyno do Algarve, descreveu e ilustrou a planta desta fortaleza, assim como das suas imediações da Boca do Rio.



Nesta curiosa planta o autor assinala dois pontos: a oeste (com o n.º 2), indica o "Lugar aonde o mar na ocazio' do terramoto, descobrio os vestigios de huma grande Cidade"; a leste (com o n.º 1), junto da embocadura da ribeira de Almadena, indica o "Lugar aonde descobre a maré, mais de 50 peças de artilharia de ferro, das nãos francezas, que queimarao os ingleses".



Nada se soube do destino das peças assim referenciadas até recente data. Devido nomeadamente à proximidade da Fortaleza de S. Luís é provável que a enseada da Boca do Rio fosse o local mais adequado para o entreposto da artilharia que terá sido recuperada por entre os destroços submersos do *Océan*.

As cheias inverniais de 1987-1988, ao cavarem inusitadamente o leito da ribeira de Almadena junto à praia, vieram entretanto trazer à luz do dia a evidência arqueológica até então em falta, ao pôr a descoberto um canhão em ferro de 8 libras e duas âncoras – das quais apenas uma acabaria por ser recuperada. Estas peças foram emblematicamente colocadas, em destaque, na Zona Arqueológica da Boca do Rio.

A Zona Arqueológica da Boca do Rio

Encastrada entre colinas que caem no mar em falésia, a menos de 2 km a nascente dos destroços do *Océan*, a Boca do Rio é, como o seu nome sugere, um páleo-estuário colmatado por uma duna que recobre, a poente, um extenso conjunto de ruínas da época romana, classificadas como Imóvel de Interesse Público. Estas ruínas foram descobertas pela vaga de fundo do maremoto subsequente ao Terremoto de 1755 e foram escavadas no final do século XIX por Estácio da Veiga. As sondagens efectuadas em 1982 confirmaram tratar-se de um 'vicus' centrado nas actividades piscatórias e de tratamento do pescado. A área actualmente vedada, que corresponde rigorosamente à zona especial de pro-

tecção do sítio arqueológico, estende-se até à beira-mar, em plena zona pública marítima. As instalações deste sítio, que incluem dois grandes armazéns do século XVIII semi-recuperados, constituem a infra-estrutura logística ideal de apoio ao Itinerário Océan.

A zona, totalmente desabitada, é igualmente uma reserva natural e está integrada na Área Protegida do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina.

Como encontrar a Boca do Rio e visitar o Itinerário Océan

Na estrada nacional n.º 125, entre Lagos e Vila do Bispo/Sagres, mais precisamente, entre as derivações para o Burgau e a Salema, vire no cruzamento de Budens em direcção ao mar, que está a 2 km. A estrada termina na Boca do Rio.

O Itinerário tanto pode ser visitado a partir da Boca do Rio como da Salema, não sendo difícil o aluguer de uma embarcação junto à lota desta simpática vila piscatória e turística. O acesso pela Boca do Rio é facilitado no verão, pela infra-estrutura logística instalada na Zona Arqueológica da Boca do Rio.

A saga dos destroços do Océan

Os destroços do *Océan*, situados nas imediações da praia da Salema, no barlavento algarvio, jazem a menos de 10 m de profundidade, a 300 m da praia, dispersos numa área com cerca de 3000 m². Com efeito, lançado deliberadamente à costa para salvar a tripulação, o navio varou, ficando preso pela quilha num fundo de areia concreccionado, tendo acabado por arder até à linha de água.

Deste braseiro semiflutuante, batido e virado pelo capricho das marés, são testemunho as numerosas peças em bronze, especialmente bocas de fogo, partidas e semiderretidas que, em grande quantidade juncavam o fundo, e que se espalhavam, como os restantes destroços, por uma vasta área. Conhecido desde os anos sessenta, o sítio foi alvo de recuperações por mergulhadores profissionais, oficialmente autorizadas, no final dessa década e início da seguinte.

Em 1984, após algumas intervenções preliminares, o Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa decidiu promover neste local, apesar de já muito pilhado, uma campanha de escavações arqueológicas subaquáticas, a primeira neste âmbito a ser realizada em Portugal. Durante essa campanha foram utilizados os métodos e as técnicas hoje em dia internacionalmente consagradas nesta área disciplinar: desenho de peças *in situ*, por triangulação e em quadrícula; escavação por sugadora, fotografia vertical permitindo a reconstituição em mosaico da zona escavada, e recuperação das peças mais significativas e de maior dimensão com auxílio de balões de enchimento controlado. A documentação elaborada incluiu também o registo planimétrico, por desenho, dos conjuntos de destroços mais expressivos, assim como, em pormenor, o da zona escavada, com o posicionamento rigoroso de todas as peças recuperadas.

Uma das surpresas desta campanha foi o ter-se comprovado a existência de um ténue mas insuspeitado potencial arqueológico. Assim, por exemplo, numa zona muito homogénea, foi descoberto um significativo conjunto de peças típicas de uma cozinha de bordo – facto ilustrado nomeadamente pelo achado de colheres em estanho, tijolos do forno de pão e um fundo de um enorme caldeirão em cobre com rebitagem na bordadura.

Uma outra surpresa residiu na descoberta de duas grandes bocas de fogo de grande calibre (36 libras, próprio da artilharia da primeira coberta), em bronze, junto com duas outras, inteiras, em ferro, de 18 libras, próprias da 2.^a coberta. Constituíam aquilo que se convencionou chamar o “núcleo noroeste”, por se situar numa posição bem destacada e distante de quase duas dezenas de metros relativamente à mancha central dos destroços que, *grosso modo*, se estende paralelamente à costa. Eram pois as únicas peças deste tipo que escaparam à operação dos finais dos anos sessenta e às subsequentes recuperações clandestinas.

Entre 1991 e 1992, por razões patrimoniais de carácter preventivo, foi efectuada a recuperação destas peças, por elas correrem manifesto perigo de extravio (uma delas mudaria entretanto de posição de um ano para o outro, indício de uma tentativa de recuperação clandestina ...).



